



Plaza Sóller Sin escala
Elaboración propia

Plaza Sóller

La plaza Sóller es una de las primeras actuaciones del ayuntamiento democrático de Barcelona tras una demanda vecinal que exigía la dotación de un espacio verde para el barrio. Un solar de 22 000 metros cuadrados en el centro del barrio fue adquirido tras las demandas, por el ayuntamiento bajo el mandato del alcalde Socías (1976-1979). En 1980 se inician las obras para su conversión en una plaza que se inauguró en 1983.

Se proyecta basándose en su entorno, creando un perímetro que evidencia la diferencia de cotas entre un extremo y otro. El espacio se divide en dos zonas muy claras, una con superficie dura, vinculada al paseo de la Ciudad de Mallorca, reforzada por unos porches bajo los cuales hay equipamientos. La otra zona es verde, con carácter de parque, ocupa la parte alta, reforzada por dos franjas edificadas que incorporan servicios. Un estanque es la transición entre las dos zonas.

La zona verde de parque utiliza el máximo de suelo salvando las diferencias de niveles a través de terraplenes.

En los bordes laterales del parque se construye un muro doble de ladrillo para el cierre lateral del parque.

La plaza dota de un espacio para ocio con distintas formas de uso, la parte más baja es el remate del paseo de la Ciudad de Mallorca. Desde la calle Ordoñez en su nivel superior, el acceso es la continuidad de una acera amplia arbolada. Los bordes laterales están delimitados por muros de dos alturas, mantienen aceras amplias y zonas verdes en ambos bordes.

El proyecto lo desarrolla el Servicio de Proyectos y Elementos Urbanos del Ayuntamiento de Barcelona, el proyecto es de Ramon Sanabria, Josep M. Julia, Josep Lluís Delgado, Carme Ribas y Andreu Arriola.



Acceso y Movilidad

La plaza aparece como remate del paseo Mallorca, conectándola con el complejo de Can Dragó. El diseño de la plaza permite hacer un recorrido accesible, sin embargo por el tiempo de superficies se hace difícil en ciertos espacios. La plaza centro de barrio tiene un tráfico rodado muy bajo (a nivel de interior de barrio), además la superficie para peatones en los bordes de la plaza implica su confort. Las dimensiones de la plaza le aportan un sentido de presencia y protagonismo que apoya los procesos de la lectura del barrio.

Confort y Seguridad

Desde la zona verde se visibiliza toda la plaza, sin embargo los bordes duros no califican para la continuidad ni el confort en términos de seguridad. Los bordes edilicios no son atractivos en cuanto a su actividad comercial o de servicios. La protección climática es excelente, espacios para sombra y protección de lluvia. La plaza es atractiva con distintos ambientes para los vecinos. Buenas condiciones climáticas.



Función y Uso

Plaza Sóller es el centro de reunión de los vecinos en tiempo de ocio. Las dimensiones y el diseño permiten diversidad y capacidad de desarrollo de múltiples actividades. Bancas y taludes se ofertan por todo el espacio para sentarse. De igual manera los espacios a cubierto con gradería y desnivel tienen varias otras posibilidades. Las dinámicas son características de una plaza de barrio sin actividad comercial que la defina. Actividades programadas en la plaza con amplia posibilidad de otras opciones.



Dinámicas Sociales.

Desde la amplia acera los vecinos se apropian del espacio plaza, extendiéndolo a la acera de enfrente. La relación con la plaza es absoluta puesto que desde ese punto se visualiza la gran mayoría del área verde de la plaza. La posibilidad de utilizar los miradores mejora los procesos de apropiación. El proyecto en su diseño es claro desde el punto de vista relacional. La plaza se presenta en un punto central en el barrio de Porta, es el punto de encuentro por excelencia. Las actividades que desarrolla permite la interacción entre distintos grupos de edad, género e incluso culturales. Potencial para nuevas experiencias. A pesar de los bordes duros en general la plaza tiene buena articulación con el entorno.

CALIDAD ESPACIAL PARA LA COHESION URBANA PLAZA SÓLLER				
ACCESO Y MOVILIDAD	LEGIBILIDAD	ACCESIBILIDAD	CONECTIVIDAD	PROXIMIDAD
	La plaza aparece como remate del paseo Mallorca, desde las calles LL se visualiza también a través de las arcadas del edificio habitacional, el edificio en calle XX se retira para dar mayor visual a este espacio central.	Puede mejorar la accesibilidad universal por cuanto a los materiales de las superficies. Se camina con confort en sus bordes y esto genera algún tipo de vinculación. Internamente se plantean distintas superficies	Su característica de centro barrial la protege de tráfico pesado, la proporción de las aceras de borde es muy adecuada para posibilitar la supremacía del peatón. Los cruces de calle son adecuados	Su condición central en el barrio genera lectura de patio de casa. La plaza tiene una continuidad en el paseo de la ciudad de Mallorca. Las dimensiones de la plaza le aportan un sentido de presencia y protagonismo
DINAMICAS SOCIALES	APROPIACION	VECINDAD	INTERACCION	DIVERSIDAD
	Desde la calle Escultor Ordóñez, único borde abierto a la trama urbana, se apropian los vecinos del lugar con bancas a distintos niveles de relación con la plaza. Se visualiza la gran mayoría del área verde de la plaza.	La plaza es céntrica respecto al barrio. Es punto de encuentro, quienes quieren ser vistos, llegan a la plaza. La plaza tiene la capacidad de proyectar espacios relacionales.	La plaza invita tanto a actividades físicas como más pasivas como hablar, ver y escuchar. Nuevas experiencias se proyectan en la plaza en cuanto a su capacidad diversas actividades	A pesar de los bordes duros, sobre la calle del Estudiante y la Valdemossa se mantiene una buena oferta para el disfrute de los vecinos. Bancas y escalones para sentarse. Espacios juego infantil, posibilidades múltiples
FUNCION Y USO	DIVERSIDAD	UTILIZACION	MULTIFUNCION	OCIO
	La plaza es diversa en su planteamiento de diseño y éste y su dimensión tiene la capacidad de desarrollar todo tipo de actividades	Hay buenas posibilidades de sentarse, tanto en las bancas como en los taludes y los espacios a cubierto con gradería y desnivel. Es el centro de reunión en tiempo de ocio de los vecinos	Tiene una característica más de plaza de barrio sin comercio al rededor	Las actividades programadas como juego de niños, aros de basquetball, juegan un papel de constante en relación con las actividades espontáneas y opcionales
CONFORT Y SEGURIDAD	SEGURIDAD	AMENIDAD	LIMPIEZA	ATRACTIVO
	La iluminación de la plaza es buena. La zona verde tiene una visibilidad de toda la plaza. Desde los bordes duros no se puede ver hacia dentro ni hacia afuera. Los bordes presentan poca intemperie de	Las posibilidades de protección climática son excelentes, hay sombra, capacidad de tomar sol, espacios para guarecerse de la lluvia	El espacio y todos sus ambientes mantienen un orden y una limpieza. Presencia fácil de basureros	Los distintos ambientes de la plaza fortalecen su capacidad de atracción a todos los vecinos. La masa de árboles mantiene el espacio fresco y con brisa para apoyar el espacio de plaza dura
				

Vía Julia

El plan Jaussely (1905) prevé la construcción de la actual Vía Julia como respuesta a la agregación de los municipios periféricos a Barcelona. El plan planteaba la conexión de los poblados agregados al ensanche y dentro de ese ordenamiento, la Vía Julia se trazó de 40 metros de ancho y la Vía Flavencia de 60 metros de ancho.

La Vía Julia obtuvo ese nombre por el antiguo nombre de Barcelona: Colonia Julia Augusta Paterna Faventia Barcino. Esta denominación data de 1942, antes de esa fecha se llamó al inicio el Passeig de la Muntanya, luego se llamó Cuarenta Metros (1929) y en la república se llamó Carlos Marx (1931).

Al iniciar el crecimiento de los barrios de Verdun y Prosperitat se mantenía el trazo de cuarenta metros de la vía Julia proyectada en el Plan General de Enlaces de 1917 que le dio continuidad al de Jaussely. El espacio reservado se mantuvo como un descampado. Al no estar determinadas las rasantes, los edificios de Verdun y Prosperitat se ubicaron respecto de la topografía natural con diferencias de cota entre un borde y el otro. También la falta de paralelismo entre una y otra alineación de fachada generaba un trazo discontinuo y un eje amorfo. Aquel escampado planeado como una vía rápida fortalecía la fragmentación de los barrios.

Sin embargo, al Vía Julia fue desde su trazo, centro de vida asociativa del territorio, las manifestaciones y luchas se daban generalmente en este espacio a pesar condiciones espaciales

inadecuadas y percepción de caos. De igual manera, y por ejemplo el bar Tres Portes, bar histórico de la vía fue el centro neurálgico de actividades culturales y sociales, sede de la Sociedad Coral (1930) y Ateneu Familiar Artístico y Cultural. También a lo largo de este eje se ubicó la primera escuela del barrio. .

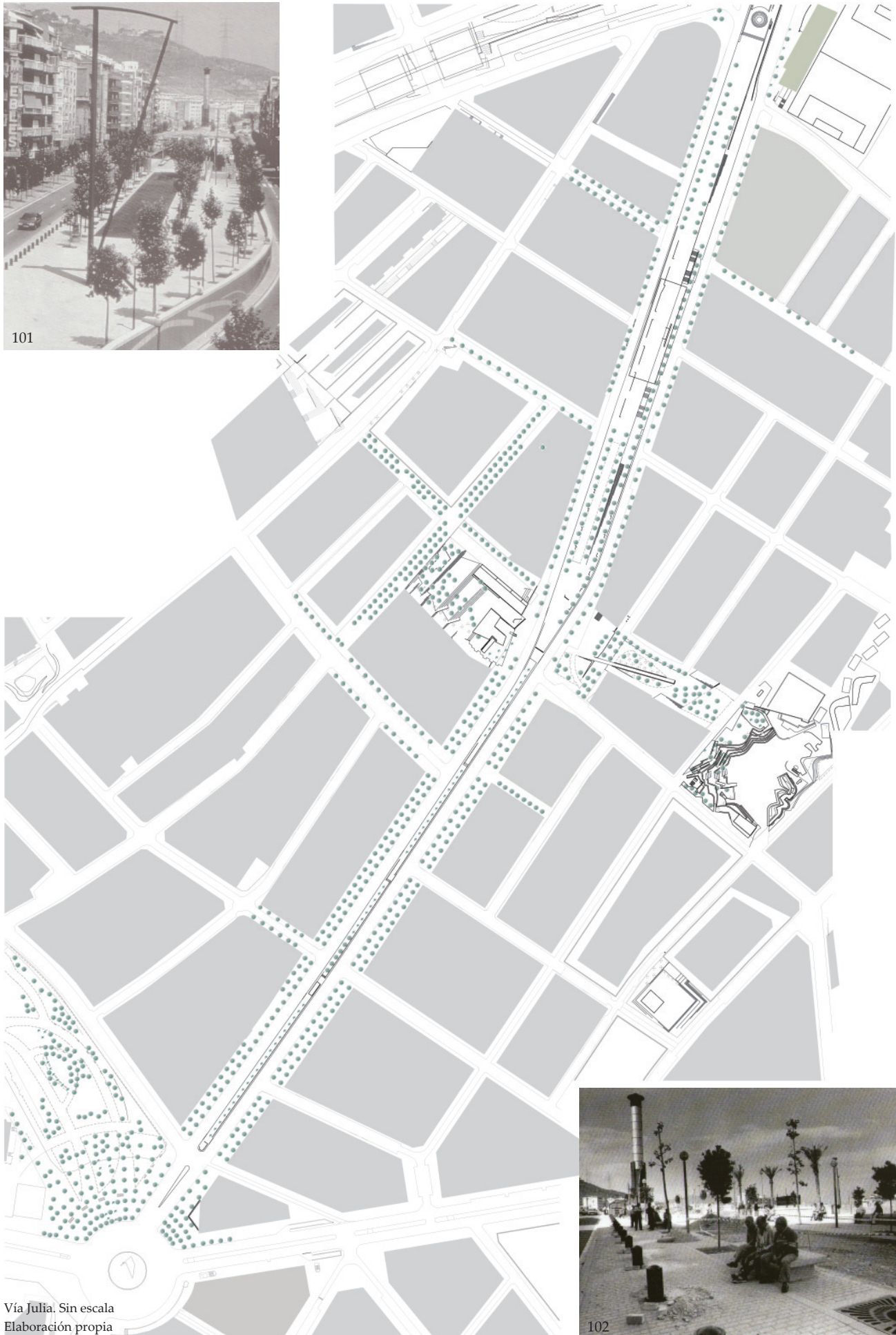
Los movimientos vecinales demandaron el ordenamiento de esta vía y que se convirtiera en una vía urbana al servicio de los ciudadanos, priorizando al peatón. Buscaron su configuración como una rambla: la forma ideal para conseguir que fuese un eje vertebrador, un espacio simbólico con funciones de centro cívico. Las reivindicaciones y luchas se efectuaron.

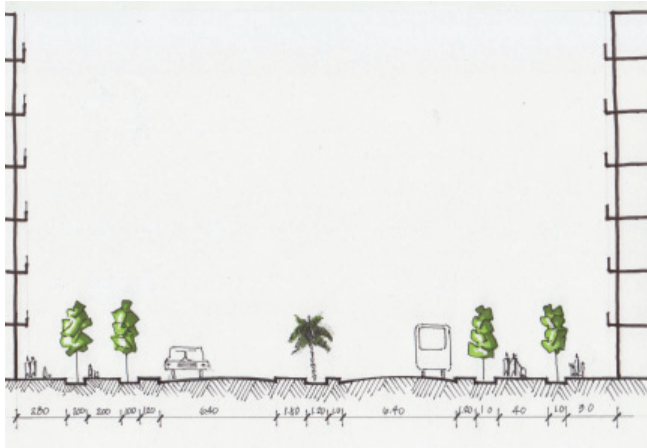
La puesta en práctica del proyecto fue un proceso paradigmático ejemplar: incorporación de exigencias vecinales armonizadas con la solución de la problemática que se presentaba: irregularidad en las alineaciones, diferencia de cotas, inflexión con cambio de dirección (en su mitad) existencia de la estación del metro, todo derivado de las intervenciones no planificadas en el tiempo. El diálogo facilita la comprensión de las decisiones y la incorporación del nuevo espacio en la vida de los barrios y logra: el desdoblamiento en dos tramos. El primero desde plaza Lluçmajor hasta el punto de inflexión, con una sección de paseos amplios laterales al costado de las fachadas, vías de circulación rodada en cada sentido y un parterre de separación que hace la función de mediana.



Imágenes de la vía Julia como trazo vial y espacio para aparcamiento







Sección transversal de la vía Julia en el primer tramo comprendido entre la plaza Lluçmajor y el eje Layret y Pestanya.
Sin escala. Elaboración propia.

El otro tramo, comprendido entre el punto de inflexión hasta la intersección con Vía Flavencia solucionado con una sección compuesta por dos bordes estrechos, dos calzadas de circulación en cada sentido y una amplia central, que hace las funciones de rambla al mismo tiempo que de plaza. Se logra conjugar la variedad de funciones que se demandaba.

La Vía Julia se definió como una vía cívica interna de barrio con sus dos tramos y el punto de inflexión coronado con el eje de las plazas Francesc Layret y Angel Pestanya

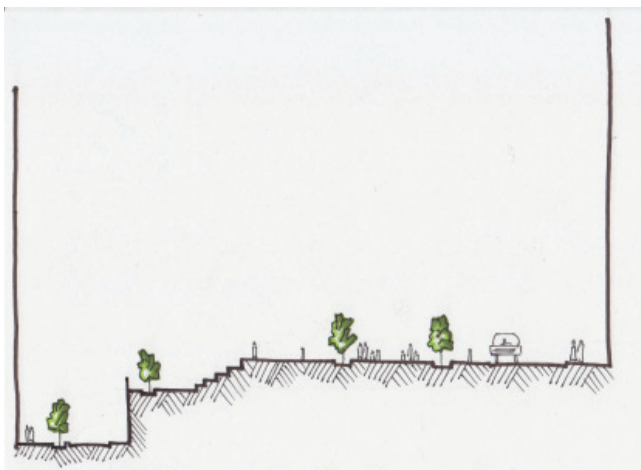
Se logra solucionar los problemas técnicos de alineación de fachadas y encuentro con todas las calles perpendiculares, así como unificar todos los sistemas de servicios públicos puesto que el sector tenía un alto grado de desurbanización y debía solventar todo esto junto con la variante del metro.

La principal característica de este proyecto se basaba en la unión de dos tramos de la vía urbana: los paseos laterales en el primer tramo de la plaza Lluçmajor hasta la plaza Francesc Fayret que funge como pivote y el paseo central de la vía que llega hasta la vía Flavencia, este espacio se presenta como unitario pero dividido en tres partes: la primera es la unión entre los dos tramos, la articulación entre el paseo y la plaza. Este está dotado de una sección de doble hilera de árboles enmarcados con un pavimento duro, encintando una franja de arenisca continua, y servido a su vez por una franja lateral arbolada y pavimentada, que lo conecta con el nivel central de acceso al metro.

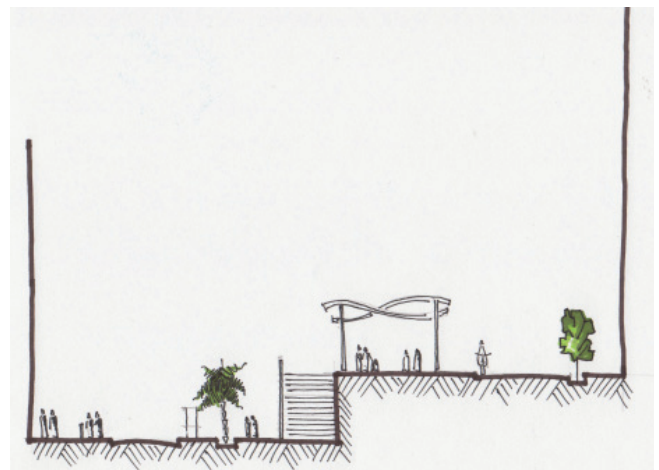
La segunda parte es la zona central, es una plataforma dura pues tiene la estación de metro bajo ella, no se podía plantar árboles por lo que un sector de la misma está cubierto con una pérgola y se ha convertido en el centro de actividades cívicas de los dos barrios colindantes así como del distrito

La tercera parte tiene la misma sección de la primera, se resuelve con un semicírculo en el final para mostrar la intersección entre Flavencia y Julia. Se ubica allí una torre-faro.

Para los barrios confrontados, la vía Julia ha logrado además de un paseo para ramblar, un centro comercial, un punto de interés permanente a causa de las dinámicas en la pérgola (AV Verdun) Este proyecto trata la sección para solucionar los problemas técnicos logrando unificar las cotas e incorpora el acceso al metro como una pieza más del conjunto.



Sección transversal de la vía Julia en el segundo tramo de rambla y a la altura del espacio para juegos infantiles. Se observa la diferenciación de cotas a ambos lados de la vía.
Sin escala. Elaboración propia.



Sección transversal de la vía Julia en el segundo tramo de rambla y a la altura de la marquesina. Se observa la diferenciación de cotas a ambos lados de la vía.
Sin escala.
Elaboración propia.



El tramo comprendido entre Lluçmajor y Fancesc Layret se ha especializado en actividad comercial y las amplias aceras, permiten terrazas para bares especialmente en la fachada norte. En el siguiente tramo, el protagonismo lo tiene la parte central como punto de encuentro y reunión paseo y espacio de juegos.

La definición de elementos escultóricos dentro de la voluntad de monumentalizar la periferia como forma para dotar el espacio de significado no fue muy bien acogida al inicio. Hoy son símbolos de la identidad de los barrios.

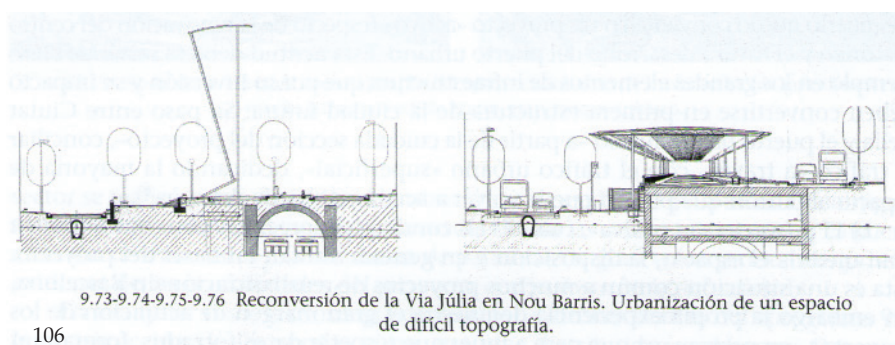
Para los vecinos de estos barrios la función de eje vertebrador de la Vía Julia ha dotado al barrio de un marco urbano adecuada, generando sentimientos de identificación con el territorio.

Se sienten más relacionados con el resto de Nou Barris (esto con el coadyuvante de la mejora del transporte público). También aseguran que es el centro comercial del distrito y ello reduce la necesidad de desplazamiento al centro.

El inicio y final de la vía la marcan esculturas. También el eje de las plazas Francesc Layret y Angel Pestanya con esculturas de J Plensa y E Plabevall. Estas plazas son un continuum de Vía Julia como vertebradora que se adentra en los barrios Prosperitat y Verdun.

El proyecto lo desarrolla el Servicio de Proyectos y Elementos Urbanos del Ayuntamiento de Barcelona, el proyecto es de Ramon Sanabria, Pedro Barragán y Bernardo Solá.

Los elementos escultóricos son de Sergi Aguilar: Les altres catalans (1987)





Acceso y Movilidad

Como eje vertebrador del distrito, conecta la vía Flavencia con la plaza Llucmajor y las vías que confluyen en ésta. Once calles perpendiculares llegan a la vía Julia con distintas características: calles de barrio, peatonales y comerciales. La lectura de la Vía Julia es clara y provocativa. El proyecto tiene una continuidad muy clara. Es accesible para todos. Prueba de ello es la cantidad de personas con problemas de movilidad que la utilizan a diario. Se camina con confort en todas las superficies. La vía es un conector, un centro y una columna vertebral. Su diseño se centra en la prioridad del peatón, manteniendo una superficie rodada supeditada a éste. El transporte público está presente en la vía. Los cruces se incorporan al diseño de manera muy adecuada. Se maneja a nivel de diseño la diferencia de niveles entre un borde y el otro con magistralidad. Su centralidad en el distrito y borde de dos barrios logra fortalecer la concepción de centro neurálgico del territorio. El uso exhaustivo por adultos mayores es otro indicativo de que el proyecto es el centro próximo. El alongado territorio que recorre la vía logra también la promoción de continuidad.





Dinámicas Sociales.

La vía es el referente por excelencia de la ciudad formal. Hoy, casi 30 años después de su diseño y construcción, sigue siendo ese referente de centro urbano. El diseño de los paseos, las bancas, la pérgola central es importante como fortalecimiento de este referente. Desde la rambla se puede divisar quien pasa, quien compra, pero también se es punto de mira de los vecinos. Toda la vía es punto de encuentro y punto de observación. Hay un diseño muy claro en el proyecto. La vía es el centro comercial, el lugar de encuentro, el espacio colectivo, donde se busca la vida pública. La diversidad y versatilidad de la vía permite espacios para hablar, escuchar, y ver. Vía Julia es un lugar para caminar y para hacer pequeños descansos para encontrar al otro. Nuevas experiencias se proyectan en la vía por su capacidad de contener todas las actividades. Podemos decir que la vía Julia tiene en la zona de rambla dos bordes, los de la rambla y los de las aceras adyacentes a los edificios. Ambos bordes son utilizados, principalmente los de la rambla, que tienen mejores condiciones ambientales. La oferta es infinita como las manifestaciones culturales. Todos los ciudadanos tiene una excusa o varias para usar la vía Julia





Función y Uso

La vía es diversa desde su origen como centro del distrito incipiente. El diseño que acopla los distintos niveles y la profusión de comercios que se fueron fortaleciendo y ampliando en la zona es lo que mantiene la capacidad de desarrollar todo tipo de actividades. Es el centro comercial del distrito. Los comercios presentes son muchos y variados. La actividad es completa, la ausencia de locales cerrados es indicador del rol de centro comercial de la vía. Hay muy buenas posibilidades de sentarse, tanto en las plataformas en las bancas o en los comercios de restauración, como en la rambla en las diversas áreas dedicadas a estar y descanso. Es el centro más urbano – indica que trasciende la escala de barrio - del distrito, así actividades comerciales, culturales, cívicas se ubican en la Vía Julia. La vía Julia tiene todas las funciones de un centro urbano y con ello la conexión con los otros espacios del distrito y los dos barrios que la constituyen es absoluta. No hay más que una actividad programada, el espacio para juego de niños. El resto de las actividades son optativas y sociales. La zona de rambla está siempre llena de gente. Los bares confirman el uso nocturno y en fin de semana.



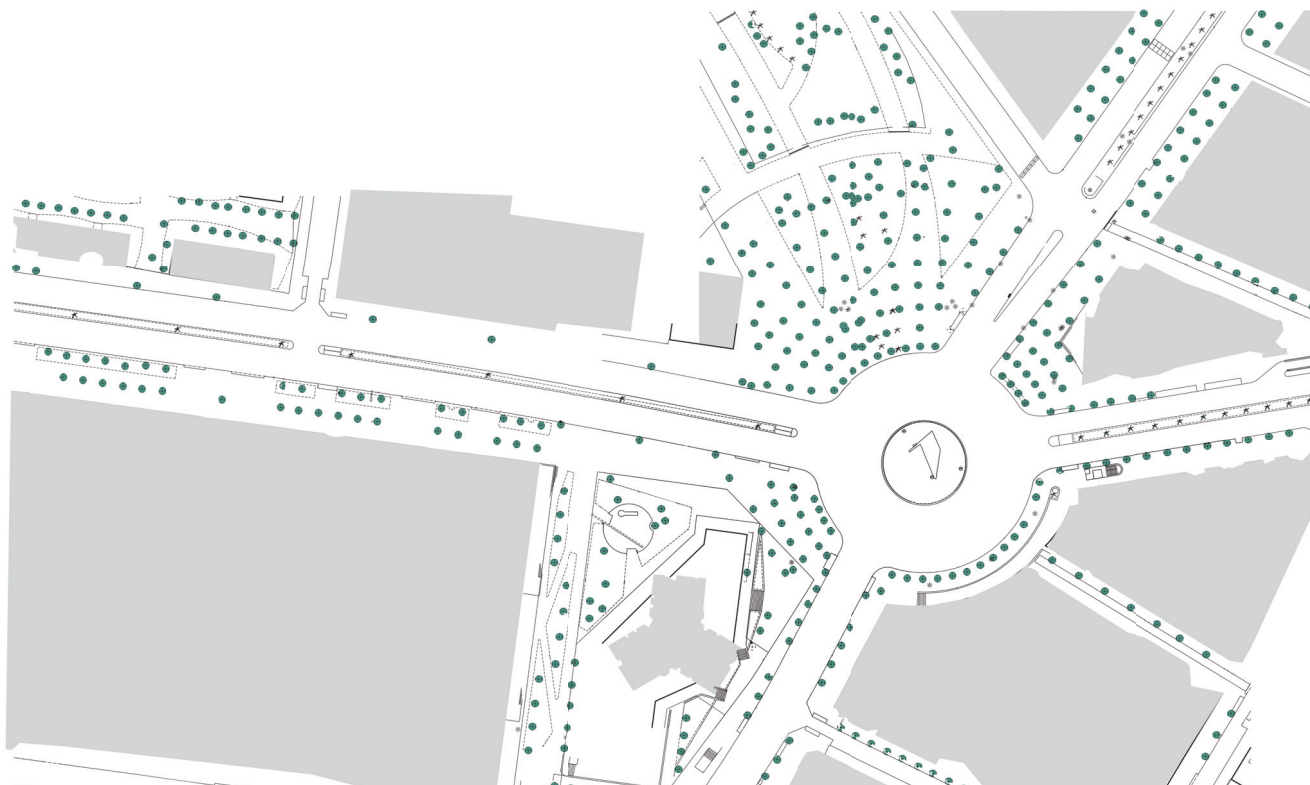


Confort y Seguridad

La zona de rambla tiene una visión completa del horizonte. El espacio está vivo la mayoría del tiempo. Por lo que el uso de la rambla o de las plataformas es seguro. La lectura es de centro lineal de ciudad con múltiples actividades. Las posibilidades de protección climática se dan con claridad en la plataforma tipo rambla sobre la salida del metro con una pérgola abierta. De igual manera, la arborización permite ambientes agradables de sombra y brisa. En los bordes de los edificios hay zonas de sombra provocada por los balcones y las irregularidades de las fachadas. La vía presenta un espacio transitable con muchas actividades en conjunto. A nivel de contaminación la arborización, apaciguamiento de tráfico y las dimensiones amplias logran mantener un ambiente muy sano y adecuado. La multiplicidad de escenas en los bordes comerciales y dentro del recorrido lineal es parte del escenario de vivencias de los vecinos.



CALIDAD ESPACIAL PARA LA COHESION URBANA VIA JULIA				
ACCESO Y MOVILIDAD	LEGIBILIDAD	ACCESIBILIDAD	CONECTIVIDAD	PROXIMIDAD
	La lectura de la Vía Julia es clara y provocativa. La vía es un eje vertebral del distrito. Once calles perpendiculares llegan a la vía Julia con distintas características se desarrollan como calles de barrio, peatonales y comerciales.	El proyecto tiene una continuidad muy clara. Es accesible para todos. Prueba de ello es la cantidad de personas con problemas de movilidad que la utilizan a diario. Se camina con confort en todas las superficies.	Conector, centro y columna vertebral. Su diseño se centra en la prioridad del peatón, manteniendo una superficie rodada supeditada a éste. El transporte público está presente en la vía. Los cruces se incorporan al diseño de manera muy adecuada.	Centro neurálgico con centralidad en el distrito y borde de dos barrios. El uso exhaustivo por adultos mayores es otro indicativo de que el proyecto es el centro próximo. Promoción de continuidad.
DINAMICAS SOCIALES	APROPIACION	VECINDAD	INTERACCION	DIVERSIDAD
	La vía es el referente por excelencia de la ciudad formal. Hoy, sigue siendo ese referente de centro urbano. El diseño de los paseos, las bancas, la pérgola, centrales muy claro como referente. Desde la rambla visual completa para encuentro y observación.	La vía es el centro comercial, el lugar de encuentro, el espacio colectivo, donde se busca al vida pública. La diversidad y versatilidad de la vía permite espacios para hablar, escuchar, y ver.	La vía es un lugar para caminar y para hacer pequeños descansos para encontrar al otro. Nuevas experiencias se proyectan en la vía por su capacidad de contener todas las actividades.	La vía tiene en la zona de rambla dos bordes, los de la rambla y los de las aceras aledañas a los edificios. Ambos utilizados, los de la rambla tienen mejores condiciones ambientales. La oferta es infinita todos los ciudadanos usan la vía Julia.
FUNCION Y USO	DIVERSIDAD	UTILIZACION	MULTIFUNCION	OCIO
	La vía es diversa desde su origen como centro del distrito incipiente. El diseño que acopla los distintos niveles y la profusión de comercios que se fueron fortaleciendo y ampliando en la zona es lo que desarrollar todo tipo de	Centro comercial del distrito con variedad y oferta. Ausencia de locales cerrados es indicador del rol de centro comercial de la vía. Muchas posibilidades de sentarse, en plataformas y en las bancas o en los comercios de	La vía Julia tiene todas las funciones de un centro urbano y con ello la conexión con los otros espacios del distrito y los dos barrios que la constituyen es absoluta. Así actividades comerciales, culturales, cívicas se ubican	No hay más que una actividad programada, el espacio para juego de niños. El resto de las actividades son optativas y sociales. La zona de rambla está siempre llena de gente. Los bares confirman el uso nocturno y en fin de
CONFORT Y SEGURIDAD	SEGURIDAD	AMENIDAD	LIMPIEZA	ATRACTIVO
	La iluminación de la vía es muy buena. La zona de rambla tiene una visión completa del horizonte. El espacio está vivo, el uso de la rambla o de las plataformas es seguro. Lectura centro de ciudad lineal con mucha actividad.	Las posibilidades de protección climática se dan con claridad en la plataforma tipo rambla con una pérgola abierta. De igual manera, la arborización permite ambientes agradables de sombra y brisa. En los bordes hay zonas de sombra.	El espacio y todos sus ambientes mantienen orden y limpieza. Hay un patrón en la rambla de ubicación de basureros.	Muchas actividades a lo largo. A nivel de contaminación la arborización, apaciguamiento de tráfico y las dimensiones amplias logran mantener un ambiente muy sano y adecuado. Vivencias en los bordes comerciales y dentro del
				

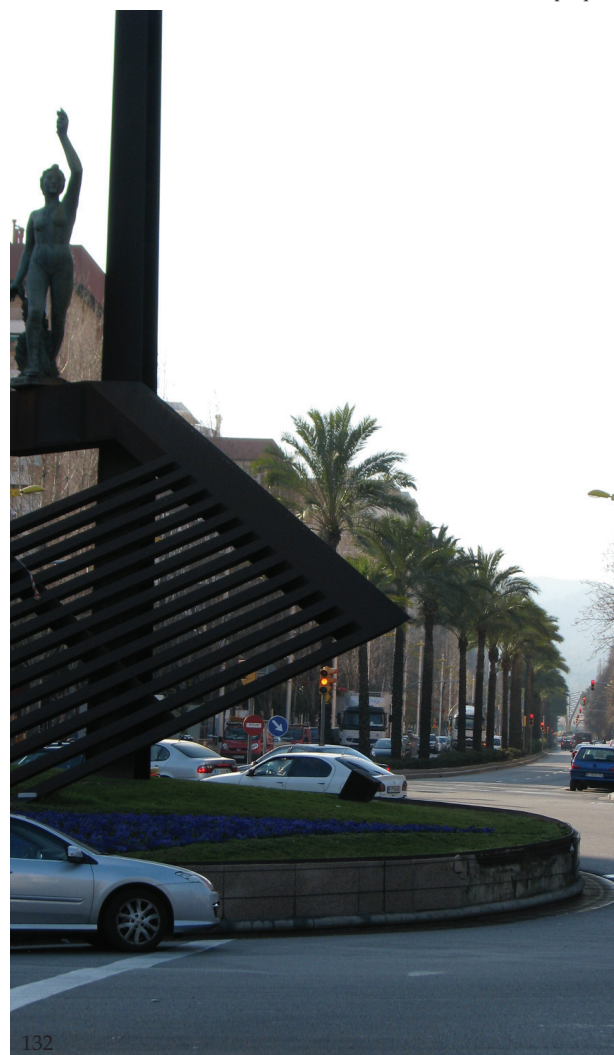


Plaza Lluçmajor. Sin escala
Elaboración propia

Plaza Lluçmajor

En la intervención de la Plaza Lluçmajor se buscaba organizar la zona conflictiva de tránsito en donde los espacios destinados a la circulación de vehículos mantienen hegemonía sobre los destinados a los peatones, principalmente en cuanto a la proporción. La propuesta equilibra esta relación a través de una rotonda alrededor de la cual giran tres carriles que canalizan el tránsito que procede de cuatro distintas direcciones. Se recupera terreno principalmente al lado del parque la Guineueta con el que se conecta la Vía Julia. Al otro lado de la plaza se organiza una terminal de autobuses y en el centro se ubicó un monumento simbólico que le dio escala al lugar. El monumento La República con diseño de sitio por los arquitectos H. Piñon y A. Vilaplana, funciona como hito para los barrios de Guineueta, Porta, Verdun y Prosperitat, que se articulan en torno a este nodo central de la red vial de Nou Barris.

La plaza posibilita múltiples actividades sobre la vía Julia y sobre Valldaura. Hay posibilidades de sentarse, en las de los chaflanes de la plaza. Es un punto de orden vial, un remate del entorno y sobre todo un espacio simbólico del cambio. Hay algunas actividades comerciales que generan distintas funciones, y sobre todo posibilidad de montar comercio temporal en los espacios públicos. No se plantean actividades pero el espacio las permite





Confort y Seguridad

La multiplicidad de ámbitos que tiene la plaza en sus cuatro esquinas le da riqueza y yuxtapone actividades. Las amplias dimensiones de la plaza logran una visibilidad del horizonte, evitando problemas de confort en términos de seguridad. La superficie rodada tiene mucho movimiento de transporte público y privado. Las posibilidades de protección climática no son tan adecuadas, los bordes no tienen tanta sombra o protección de aleros para la lluvia. Únicamente la zona de acceso al Parque de la Guineueta es agradable para tiempos de calor. No encontramos tampoco protección contra el viento fuerte. La plaza es un elemento de orden vial y simbólico más que un espacio de estar. Los niveles de contaminación se sienten dependiendo de en qué extremo se encuentre el usuario. El acceso al Parque de la Guineueta es el punto atractivo de la plaza.



Acceso y Movilidad

El indicador principal de la plaza es la legibilidad, su capacidad de unir el territorio. Las superficies son buenas y las propuestas de cruce son adecuadas. La base del proyecto es la conectividad con cuatro de los trece barrios del distrito. Su condición central en el distrito provoca una sensación de extremo del centro que es la vía Julia. La plaza genera la continuidad con todo el distrito. Las dimensiones de la plaza y el elemento escultórico fortalecen la lectura y acorta distancias.



Dinámicas Sociales

Las esquinas proveen de bancas para el descanso y la visualización del tráfico peatonal y rodado. El diseño de sitio de la rotonda está siempre bien cuidado. La plaza tiene un carácter y dimensión adecuado para su rol. En las esquinas, en los espacios arbolados se provocan espacios de encuentro. No hay mucha invitación a actividades físicas en la plaza, pero las nuevas experiencias están vinculadas a su función como pivote del territorio. Los bordes de la plaza se extienden a las esquinas de confluencia de las cuatro vías. Esto provoca que haya una variedad de gentes desarrollando actividades obligatorias y convirtiéndolas en opcionales. Es un lugar de tránsito del distrito.



CALIDAD ESPACIAL PARA LA COHESION URBANA PLAZA LLUCMAJOR				
ACCESO Y MOVILIDAD	LEGIBILIDAD	ACCESIBILIDAD	CONECTIVIDAD	PROXIMIDAD
	El indicador principal de la plaza es la legibilidad, su capacidad de unir el territorio	Las superficies son buenas y las propuestas de cruce son adecuadas	La base del proyecto es la conectividad con cuatro de los trece barrios del distrito.	Su condición central en el distrito provoca una sensación de extremo del centro que es la vía Julia. La plaza genera la continuidad con todo el distrito. Las dimensiones de la plaza y el elemento escultórico fortalecen la lectura de distancia.
DINAMICAS SOCIALES	APROPIACION	VECINDAD	INTERACCION	DIVERSIDAD
	Las esquinas proveen de bancas para el descanso y la visualización del tráfico peatonal y rodado. El diseño de sitio de la rotonda está siempre bien cuidado	La plaza tiene un carácter y dimensión adecuado para su rol. En las esquinas, en los espacios arbolados se provocan espacios de encuentro	No hay mucha invitación a actividades físicas en la plaza, pero las nuevas experiencias están vinculadas a su función como pivote del territorio.	Los bordes de la plaza se extienden a las esquinas de confluencia de las cuatro vías. Esto provoca desarrollo de actividades obligatorias y su conversión a opcionales. Es un lugar de tránsito del distrito.
FUNCION Y USO	DIVERSIDAD	UTILIZACION	MULTIFUNCION	OCIO
	La plaza posibilita múltiples actividades sobre la Vía Julia y sobre Paseo Valldaura	Hay posibilidades de sentarse, en las de los chaflanes de la plaza. Es un punto de orden vial, un remate del entorno y sobre todo un espacio simbólico del cambio.	Hay algunas actividades comerciales que generan distintas funciones, y sobre todo posibilidad de montar comercio temporal en los espacios públicos	No se plantean actividades pero el espacio las permite
CONFORT Y SEGURIDAD	SEGURIDAD	AMENIDAD	LIMPIEZA	ATRACTIVO
	Iluminación vinculada a vías. Multiplicidad de ámbitos de la plaza le da riqueza y yuxtapone actividades. Amplitud logra visibilidad del horizonte, confort en términos de seguridad. Movimiento de transporte público y privado	Inadecuadas posibilidades de protección climática. La zona de acceso al Parque de la Guineueta es agradable sombra. No hay protección contra el viento fuerte.	El espacio y todos sus ambientes mantienen orden y limpieza	Elemento de orden vial y simbólico más que un espacio de estar. Los niveles de contaminación se sienten dependiendo de la posición del usuario. El acceso al Parque de la Guineueta es el punto de más uso y atractivo de la plaza.
				